

www.monatran.org.br

OMM

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN –
MOVIMENTO NACIONAL DE
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC
NOVEMBRO DE 2018
ANO 10 - Nº 106

Presidente, a
família brasileira
clama por Paz no
Trânsito.

Artigo JR Dias
PÁGINA 5

PEGADINHA DE MAU GOSTO



Contrariando frontalmente o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) algumas cidades do país estão utilizando faixas de pedestres em 3D. Essa iniciativa, além de chamar a atenção pode causar sérios acidentes, pois o motorista, ao se aproximar, pensa ser um obstáculo e instintivamente freia o veículo. Na verdade, essa nova moda se constitui em uma pegadinha perigosa e de mau gosto, com consequências imprevisíveis. Esperamos que as autoridades responsáveis tomem as medidas necessárias para por fim a essa aberração. (Pág. 13)

ESTACA ZERO: Governo do Estado retira projeto que previa a
integração do transporte coletivo da GRANDE FLORIANÓPOLIS

PÁGINA 15

KOERICH
Gente Nossa

A NÚMERO
1
EM MÓVEIS

RESPEITE O LIMITE DE VELOCIDADE.



EDITORIAL

Falta de planejamento

No início deste mês, o Deter anunciou aos quatro ventos que pretende implantar o transporte marítimo na ligação Ilha-Continente até o final do ano. Segundo o órgão, os pontos de embarque e desembarque vão ficar nos fundos da passarela Nego Quirido e na região da Ponta de Baixo, em São José e a empresa que vai operar no trecho já está definida.

Uma ótima notícia! Não fossem alguns detalhes primordiais ignorados pelo poder público e que revelam, além da falta de planejamento, uma questionável vontade oculta de fazer o projeto dar errado antes mesmo de começar.

De acordo com o então superintendente de Desenvolvimento da Região Me-

tropolitana de Florianópolis, Cássio Taniguchi, ainda não haverá uma integração do sistema marítimo com o de transporte coletivo, ideal para o bom funcionamento do projeto. Isso sem falar na falta de segurança e estrutura para se caminhar dos fundos da passarela Nego Quirido até o centro e a enorme distância entre o ponto de desembarque e o Ticen, caso o usuário queira se deslocar para outro ponto da cidade.

Para piorar, o valor a ser cobrado será elevado, a um custo de R\$ 9,00. Ou seja, pelo visto, tende a se concretizar um dos temores dos especialistas de mobilidade urbana. A falta de interligação tornará o transporte marítimo desinteressante. Especialmente, quando le-

vado em conta o alto custo das passagens, que pode chegar a R\$ 35,40 por dia.

Por exemplo, em um cálculo rápido para ida e volta em um dia trabalho: R\$ 9 para duas passagens de ônibus em São José (uma para ir até a Ponta de Baixo e depois outra para voltar, ao preço de R\$ 4,50 cada), depois R\$ 18 para ida e volta nos catamarãs e mais R\$ 8,40 para dois trechos de ônibus em Florianópolis. Um absurdo! Além de levarem anos para decidir, quando acontece, se for o caso, vem pela metade. Nos parecendo que querem matar o sistema antecipadamente, de forma proposital.

E como a vergonha não tem limites. No mesmo dia das declarações do Deter, o proprietário da empresa que será responsável por operar os catamarãs do transporte marítimo da Grande Florianópolis admitiu que ainda precisa resolver um “problema” para atender ao prazo estabelecido pelo Estado de ter o projeto em funcionamento até o começo de 2019: as embarcações ainda estão sendo montadas.

Segundo ele, as duas embarcações que a empresa tinha foram vendidas e a previsão é que só um dos barcos fique pronto até janeiro e o outro, apenas

no final do primeiro mês de 2019.

Obviamente, torcemos pelo sucesso do projeto, mas fica difícil acreditar perante tantas trapalhadas por parte do poder público. Aliás, diante da proximidade das férias de verão e as intermináveis filas para as praias, eles bem que poderiam iniciar o projeto com algumas linhas, que levassem a população do Continente direto aos balneários, como Barreiros (São José) ao Norte da Ilha e Ponta de Baixo ao Sul da Ilha. Quem sabe conquistaria bem mais usuários e, certamente, seria mais útil à população.

O Monatran

Jornal do MONATRAN -
Movimento Nacional de Educação no Trânsito
Sede Nacional: Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911
Centro - Florianópolis / Santa Catarina - CEP 88020-000
Fone: (48) 3223-4920 / 3204-9478
E-mail: jornal@monatran.org.br
Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:

Maria Terezinha Alves

Sergio Carlos Boabaid

Luiz Mario Bratti

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

Presidente do Conselho Deliberativo

Alaor Francisco Tissot

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora:

Ellen Bruehmueller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Distribuição: Gratuita

Os artigos e matérias publicados neste jornal são de exclusiva responsabilidade dos autores que os assinam, não refletindo necessariamente o pensamento da direção do MONATRAN ou do editor.

NOTAS E
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br

MAQUIAGEM
AO VOLANTE

Uma motorista de Brasília se sentiu “ridicularizada” e “insultada” com o juízo de valor expresso no campo destinado às observações de uma multa recebida há poucos dias, no qual estava detalhado “condutora, pasmem, se maquiando enquanto dirigia!”.

A advogada Silvia Canto foi autuada por “dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança”, infração que é considerada leve e rende três pontos na carteira, além de multa de R\$ 88,38.

Ao Jornal Correio Brasiliense, Silvia disse que a autoridade policial tinha que dar a multa sem emitir opinião nenhuma e ainda nega que estivesse passando maquiagem, afirmando que tem um problema que precisa passar um protetor labial de dois em dois minutos.



MOTORISTA CINCO ESTRELAS

Motorista de Uber de Maringá é a primeira mulher (e única por enquanto) do Brasil a receber cinco estrelas no aplicativo. Até hoje, apenas homens tinham alcançado a proeza no país. Gláucia Stocki trabalhava, anteriormente, como instrutora de autoescola e passou um bom tempo utilizando o aplicativo apenas como fonte de renda extra. Somente quando vislumbrou a possibilidade de alcançar a nota máxima, 5,0, passou a se dedicar exclusivamente ao Uber.

“Quando vi minha nota chegar a 4,97 resolvi me dedicar o quanto pudesse para conquistar a nota máxima. Confesso que minha maior motivação foi mostrar que as mulheres também são muito boas ao volante”, admite Gláucia.

Para conquistar a quinta estrela do aplicativo é necessário que 500 passageiros consecutivos atribuam a nota máxima ao motorista.

ESPAÇO DO PRESIDENTE

Roberto Alvarez Bentes de Sá
robertobentes@monatran.org.br



OBRAS DE ARTE

Em Eindhoven, na Holanda, e Lidzbark Warminski, na Polônia, o passeio de bicicleta pode ser ainda mais bonito: uma ciclovia inspirada no quadro A Noite Estrelada, do holandês Vincent van Gogh. A ciclovia é feita de um material com pequenas luzes de LED, que brilham no escuro.

Daan Roosegaarde, artista responsável pelo projeto, explica que “queria criar um lugar em que as pessoas pudessem ter uma experiência especial. A parte técnica combinada com a experiência: isso é o que a poesia tecnológica significa para mim.”



APP DA MANUTENÇÃO

Uma das principais dificuldades de quem possui carro ou qualquer outro tipo de veículo é lembrar de fazer todas as manutenções necessárias para seu bom funcionamento antes que seja tarde demais. Pensando nisso, o Detran/SP criou um serviço online “Agenda do carro” no aplicativo gratuito para smartphones.

Nele, o usuário pode programar, por exemplo, a substituição das pastilhas de freio, a troca do óleo do motor ou do freio, do filtro de ar e até o abastecimento do veículo. A lista interativa permite que o usuário insira a data do serviço e a quilometragem para a próxima manutenção. Assim, o aplicativo avisa o motorista por meio de alarme e notificação push no próprio celular.

FERRARI

Um veículo Ferrari, modelo Califórnia de 2012, foi recolhido em uma blitz de Balada Segura, em Porto Alegre, na madrugada do dia 15 de novembro. Durante a abordagem, os fiscais de trânsito constataram que o veículo acumula cerca de R\$ 4,5 mil em multas por infrações e a dívida quanto ao Imposto sobre Propriedade de Veículo Automotor (IPVA) pode chegar a cerca de R\$ 30 mil.

Segundo a EPTC, o veículo pertence a uma locadora de automóveis. A Ferrari foi apreendida e será liberada apenas após a quitação das pendências.

9 anos de luta

Neste mês de novembro, o jornal O Monatran completa nove anos de existência. Ao todo, já foram lançadas 106 edições, publicadas mensalmente, sem interrupções, com o objetivo de tratar exclusivamente dos assuntos trânsito e mobilidade.

Em nossa primeira edição, a capa (foto ao lado) do periódico destacava três assuntos, que continuam sendo prioritários, mas que por conta da morosidade do poder público, pouco avançaram desde então.

Naquela época, era lançada com muito otimismo a Década de Ações para a Segurança Viária que, lamentavelmente, ainda não saiu do papel e do discurso dos dirigentes brasileiros. A conclusão da reforma da Ponte Hercílio Luz era prometida para o ano seguinte – 2010. Enquanto as dificuldades do Detran/SC em suspender as CNHs por excesso de pontos eram reveladas pela primeira vez.

Como é de conhecimento geral da população, de lá para cá, pouca coisa mudou e a carnificina do trânsito nosso de cada dia parece só piorar. Por vezes, confessamos estar quase perdendo as esperanças. Todavia, com uma grande ressalva: perdendo as esperanças no poder público, pois, a cada dia que passa, acreditamos mais que nós, como sociedade civil organizada, podemos fazer coisas grandiosas em prol da vida no trânsito.

Isso porque somente através de uma união de ideais teremos força para exigir ações concretas dos governantes, que tragam de fato uma solução para os problemas do trânsito e a mobilidade de nosso país.

Não queremos mais ações paliativas. Não bastam projetos mirabolantes para daqui 20 anos, que nunca se concretizam. Queremos ver a coisa acontecendo agora, pois para salvar o amanhã, só a educação poderá fazê-lo. E, enquanto não houver uma mudança de postura por parte de quem faz as leis, nossas escolas continuarão ignorando a temática trânsito e nossas crianças continuarão crescendo sem uma consciência de convivência nesse espaço.

Finalmente, nessa data que nos gera tantas reflexões, temos bem definida a necessidade urgente da continuidade deste projeto - uma iniciativa pioneira no país, que não irá se calar, enquanto os governos e a sociedade não perceberem que algo precisa ser feito pelo trânsito brasileiro e é urgente!

Temos a certeza de que a cada edição, nossa luta sai mais fortalecida e é aderida por novos lutadores. E que venham outros nove anos! Mas que nos próximos aniversários, tenhamos notícias melhores para contar!





Presidente eleito diz que pode acabar com as placas Mercosul. E AGORA?

O presidente eleito Jair Bolsonaro (PSL) confirmou em entrevista ao programa Brasil Urgente, da Band, que pediu um estudo para analisar a possibilidade de acabar com as placas modelo Mercosul no Brasil. “Eu acredito que não é bem vinda a questão da mudança de placas. Posso até ser demovido dessa ideia, mas no que depender de mim, nós vamos botar um ponto final nisso daí”, disse Bolsonaro ao jornalista José Luiz Datena.

Ainda como pré-candidato a presidência do Brasil, o então deputado Jair Bolsonaro, publicou sobre o assunto em sua página oficial no Facebook, dizendo: “Vamos revogar isso em 2019”.

A grande pergunta é se essa decisão for levada adiante, como ficam os cidadãos que já mudaram as placas de seus veículos? Hoje, apenas o Departamento Estadual de Trânsito do Rio de Janeiro (Detran/RJ) está emplacando de acordo com o novo modelo, mas a tendência é aumentar o número de veículos rodando com a nova placa. O Detran da Bahia já publicou uma Portaria determinando a implementação desta exigência.

De acordo com a Res.729/18 que está em vigor até o trânsito em julgado da ação civil pública que questiona a adoção das novas placas, o novo modelo de identificação veicular deve ser implementado por todos os Detrans até o dia 1º de dezembro de 2018.

O que dizem os especialistas

Apesar de toda essa confusão, pois seria um caos veículos já rodando com a nova placa terem que novamente

mudar o sistema de identificação, essa medida é possível, segundo o advogado, especialista na área de trânsito, Bruno Sobral. “A bem da verdade, simples Resolução, ou mesmo Deliberação, emanada pelo CONTRAN ou seu presidente poderia sustar esta norma, mesmo porque, a não entrada em vigor em ocasiões anteriores não ocorreu por conta de decisão judicial, mas sim, por questões afeitas ao próprio âmbito do SNT (Sistema Nacional de Trânsito)”, afirmou.

Para o advogado, a possibilidade de todos os órgãos implementarem esta medida é improvável. “Considerável parte dos Estados segue a linha e posicionamento do novo presidente, de tal modo, que já é dada por concreta a revogação desta medida, seja de um modo ou seja de outro, mesmo porque, veículos brasileiros transitando nas vias brasileiras ostentando placas padrão MERCOSUL desbancaria a tese e a promessa do novo presidente eleito, de tal modo, que custe o que custar, ele revogará esta medida, o meu receio é este “custar” vir a ser suportado, mais uma vez e como é regra, pelo cidadão, o qual não teve nada que ver, seja com a história seja com o enredo”, finaliza Sobral.

O advogado Márcio Dias, especialista em Direito de Trânsito, em vídeo postado no Facebook, defende que o Art. 8º da Resolução 729/18 seja suspenso.

“Se ainda não foi implantado, deixa como está. O problema fica só no Rio de Janeiro...O mais sensato é que seja

suspenso o Art. 8º da Res.729/18 que fala que em 01 de dezembro será obrigatória a implantação dessas placas em todo Brasil”, diz.

De acordo com o especialista, com essa suspensão, os novos gestores poderiam estudar qual seria a melhor opção para a população brasileira. “Se parar por aqui e passar todo esse trâmite para a equipe de transição do novo presidente da República, esses novos gestores decidirão como vão dar continuidade a esse processo”, afirma.

O especialista em educação Celso Mariano defende que a população tenha calma.

“Vamos aguardar os próximos acontecimentos. Se nenhuma decisão for publicada antes, a partir de 01 de dezembro saberemos se mais Detrans vão implementar ou não essa medida e que providências o cidadão terá que tomar. Antes disso não há o que fazer, apenas esperar”, conclui.

NOTA DO EDITOR: *Certamente, depois de tantas idas e vindas com relação às chamadas Placas Mercosul, será necessário reavaliar se os benefícios desta iniciativa irão valer os custos desta alteração. Há tempos, o Brasil tem sido “promotor” de mudanças que não levam a nada, gerando apenas mais custos à população em favor de alguns poucos setores da sociedade, exemplo disso foram a obrigatoriedade do Kit de Primeiros Socorros e Extintores de Incêndio.*

Brasil celebra Dia Mundial em Memórias às Vítimas do Trânsito

De acordo com a Organização Mundial da Saúde, mais de 1,25 milhão de pessoas morrem por ano vítimas de acidentes de trânsito. O número de feridos varia entre 30 e 50 milhões de pessoas. Brasil, China e Índia respondem por 40% das mortes globais de acidentes devido ao tamanho da população e à taxa de motorização.

No Brasil, segundo a Seguradora Líder, que administra o DPVAT, em 2017 foram pagas 41.151 indenizações por morte no trânsito. A faixa etária mais atingida no período foi a de 18 a 34 anos.

“Essa é uma tendência que aparece ano após ano nas estatísticas brasileiras. O grupo mais afetado por acidentes de trânsito no nosso país é formado por homens jovens, em idade economicamente ativa”, explica Celso Alves Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal do Trânsito.

Para homenagear essas vítimas, foi criado em 1993 no Reino Unido pela RoadPeace, o Dia Mundial em Memória às Vítimas do Trânsito que é celebrado internacionalmente no terceiro domingo do mês de novembro.

Neste dia são homenageadas não só as pessoas que morreram em decorrência das fatalidades do trânsito, mas também familiares, amigos e todos aqueles que sofrem a perda de entes queridos com tal tragédia. Este ano a data foi lembrada no dia 18 de novembro.

“A definição mais apropriada para esse dia seria a celebração pela vida. É um momento para a sociedade refletir e propor ações que possam diminuir os números assustadores do nosso trânsito”, explica Celso Alves Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal do Trânsito.

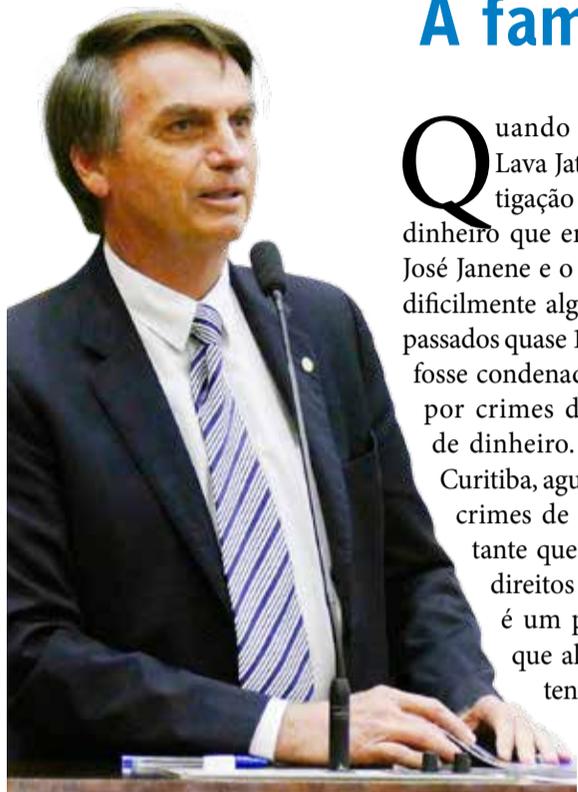
De acordo com o portal oficial sobre o Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito (<http://worlddayofremembrance.org>), as seis maiores causas de mortes no trânsito são o excesso de velocidade, o consumo de bebidas alcoólicas, a falta de cinto de segurança, a falta de equipamento de segurança para as crianças cadeirinha e o assento de elevação), a falta do capacete aos usuários de motocicleta e o uso do celular.

No Brasil, as ações nesse dia iniciaram em 2007, e este ano várias cidades contaram com programação especial para a data.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

Presidente, A família brasileira clama pela Paz no Trânsito!!!



Quando se iniciou a Operação Lava Jato em 2009, com a investigação dos crimes de lavagem de dinheiro que envolviam o ex-deputado José Janene e o doleiro Alberto Youssef, dificilmente alguém poderia supor que, passados quase 10 anos, o idolatrado Lula, fosse condenado em segunda instância por crimes de corrupção e lavagem de dinheiro. Hoje, o presidiário em Curitiba, aguarda a sentença de outros crimes de igual gravidade. Importante que se frise, teve todos seus direitos de defesa preservados e é um político preso, por mais que alguns de seus seguidores tentem forjar tratar-se de um preso político. As provas são contundentes!

O país passou a ser passado a limpo por um pequeno grupo de jovens juízes, promotores, delegados e agentes da polícia e da receita federal, alguns destes com cursos e especializações nas melhores universidades do mundo. Inacreditável o que acontecia pela primeira vez, e isso não é peça de retórica, a impunidade cedia a verdade dos fatos, demonstrados em inquéritos rigorosos, processos exemplares e penas perfeitamente dosadas.

Os poderosos começaram a ir para a cadeia enquanto nas ruas a população se manifestava de forma ordeira e pacífica, apoiando o fim da corrupção, chaga endêmica da história brasileira.

A coligação partidária que permaneceria no poder por 16 anos, doze dos quais comandado monocraticamente pelo partido dos trabalhadores, foi sendo desmontada. Em um verdadeiro abraço de afogados, afundaram junto seus opositores, que de fato nunca foram, pois nos momentos decisivos preferiram se

refugiar em cima do muro a verem seus próprios deslizes revelados.

Era tudo o que a sociedade brasileira precisava para *cair no real*, cujo desfecho elegeu Jair Messias Bolsonaro com 57,8 milhões de votos, aproximadamente 11 milhões a mais que seu adversário, uma vitória incontestável.

O programa de governo do agora presidente coincide com as principais aspirações sociais como: trabalho, renda, segurança, saúde, ensino público de qualidade sem viés ideológico, casa própria, controle de juros e da inflação, enfim proteção da família e de seus direitos e valores fundamentais.

Entretanto, um problema gravíssimo até esse momento, não foi ao menos citado, nem durante a campanha nem agora que se organiza o futuro governo: a violência no trânsito.

Os problemas brasileiros são tantos e de tal ordem que as autoridades brasileiras parecem não estabelecerem um vínculo entre esse tipo de violência, a crise econômica e a falência do sistema de saúde.

Segundo a OMS, o Brasil registra cerca de 47 mil mortes no trânsito por ano e 400 mil pessoas ficam com algum tipo de seqüela. O custo dessa epidemia é de R\$ 56 bilhões. Com esse dinheiro seria possível construir 28 mil escolas ou 1.800 hospitais, tente multiplicar esse número por 16 anos dos últimos governos e veja se é possível um país se viabilizar com essa realidade.

Guerras com tamanho número de vítimas precisaram de planos de reconstrução para se reorganizarem. O pior de tudo isso é não perceber que não é um acidente, mas, ao contrário, uma doença social que pode ser perfeitamente identificada, tratada e controlada.

No passado isso já foi feito através do

Programa PARE de redução de acidentes e do Grupo Executivo de Redução de Acidentes - GERAT, que por sua importância fazia parte da pauta de governo e estava instalado na Casa Civil da Presidência da República. Naqueles anos os acidentes encarados como uma endemia foram tratados, controlados e reduzidos.

Entretanto, com a chegada do PT ao poder, combater a violência deixou de ser prioridade no trânsito, assim como na escola. Por motivos ideológicos confundem educação no trânsito com doutrinação e fiscalização de trânsito com arrecadação, como fizeram desde 2002 com os famigerados pardais.

É perfeitamente possível vencer essa guerra. As etapas são simples e passam pela Escola, onde se deve ensinar a prática da cidadania em todos os ambientes, inclusive no trânsito.

A sociedade está pronta para se mobilizar pela paz no trânsito. Recursos é o que não falta e estão protegidos pelo Art. 320 do Código de Trânsito, segundo o qual *a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.*

Espera-se que o Presidente eleito, em defesa da família, priorize o combate a essa doença que erroneamente ainda é denominada de acidente de trânsito.

* Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP, criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes, foi Diretor do Departamento Nacional de Trânsito - Denatran, Secretário-Executivo do Gerat da Casa Civil da Presidência da República, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis - Cesusc, Two Flags Post - Publisher & Editor-in-Chief.

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (LEI Nº 9.503, DE 1997)

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 230. Conduzir o veículo:
I - com o lacre, a inscrição do chassi, o selo, a placa ou qualquer outro elemento de identificação do veículo violado ou falsificado;
II - transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;
III - com dispositivo anti-radar;
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo;



Modernização: CRLV Digital poderá ser compartilhado com até cinco outros celulares

O aplicativo de celular, Carteira Digital de Trânsito (CDT), que disponibiliza os dois documentos de porte obrigatório nas versões digitais: Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV Digital) está passando por novos aperfeiçoamentos para facilitar cada vez mais a vida do cidadão. A partir de agora o usuário pode compartilhar o seu CRLV Digital com até cinco outros aparelhos de celular ao mesmo tempo. Até o final deste mês a funcionalidade de descompartilhamento do documento também estará disponível.

Para que o proprietário possa “emprestar” a CRLV Digital para terceiros, essas outras pessoas também devem possuir a Carteira Digital de Trânsito em seu celular. “Nosso objetivo é facilitar e desburocratizar a vida do cidadão, por meio da modernização. Não é necessário que o usuário vá até o Detran de seu estado para habilitar o CRLV Digital. Basta baixar o aplicativo e inserir seus dados”, destacou o ministro das Cidades, Alexandre Baldy.

O documento compartilhado não poderá ser exportado pela pessoa que recebeu o CRLV. “Todas essas iniciativas, essas inovações tecnológicas, mostram que somos pioneiros na transformação digital e na desburocratização do Estado”, avaliou André de Cesero, diretor de relacionamento com clientes do Serpro.

A nova funcionalidade do aplicativo possibilita que outras pessoas da família, por exemplo, possuam também a versão digital do documento, evitando problemas em caso de não portarem a versão impressa. No aplicativo, o documento compartilhado fica explícito, com cor diferente e com o nome da pessoa que recebeu o arquivo.

Até o momento, mais de 19,7 mil CRLV Digitais já foram disponibilizados nos estados que habilitaram sua utilização: Ceará, Rondônia e Distrito Federal. No dia 9 de novembro, Goiás também implementou a novidade. Todos os Detrans do país deverão se adequar ao serviço até o final deste ano.

CRLV Digital - O CRLV é um documento de porte obrigatório do veículo e a sua versão digital desobriga o porte do impresso, o que irá trazer mais facilidade e segurança aos motoristas. A versão digital traz todas as informações do documento impresso, além de um QR Code, que pode ser lido para verificar se há alguma



falsificação no documento durante uma fiscalização de trânsito.

Para ter o CRLV Digital, o proprietário do veículo tem que ter pago o licenciamento do veículo de 2018 e o Detran de registro do automóvel tem que já ter aderido à tecnologia. O acesso ao CRLV Digital é possível adicionando o documento após o download do aplicativo Carteira Digital de Trânsito, disponível na App Store e Google Play.

Quem já instalou o aplicativo CNH Digital não precisa realizar o download da Carteira Digital de Trânsito. O aplicativo será atualizado de forma automática para a CDT, desde que a opção de atualização automática para APPs esteja acionada no dispositivo móvel.

Quem já possui a CNH Digital, basta atualizar o aplicativo Carteira Digital de Trânsito, caso a opção de atualização automática não esteja acionada no dispositivo. Depois, o usuário deverá adicionar o CRLV Digital, informando o número do Renavam e o código de segurança impresso no Certificado de registro de Veículo - CRV (antigo DUT).

Os que ainda não possuem a CNH Digital devem realizar o download do aplicativo Carteira Digital de Trânsito já disponível na APP Store e Google Play e efetuar o cadastro de usuário no próprio aplicativo. Depois, é só adicionar o CRLV Digital e informar os mesmos dados mencionados anteriormente.

Detran/SP orienta imigrantes e refugiados a tirar a CNH

Segundo dados da Polícia Federal, nos últimos cinco anos 144,7 mil imigrantes e 2.694 refugiados registrados chegaram ao Estado de São Paulo, pelos mais diversos motivos, desde estudo e trabalho, até busca por moradia ou situação humanitária.

Uma vez que estão devidamente registrados e acolhidos, esses novos cidadãos passam a ter direito a documentos normais, como a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Por isso, o Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran.SP) orienta sobre o procedimento correto para ter acesso à carteira de motorista.

Com a habilitação brasileira, o estrangeiro tem os mesmos direitos e deveres dos brasileiros no que diz respeito ao trânsito. A validade da CNH pode ser de até cinco anos, dependendo do exame médico. Para motoristas acima de 65 anos, a validade máxima do documento é de três anos.

O primeiro passo é o proponente ter a habilitação do seu país de origem há mais de um ano e dentro do prazo de validade. Em seguida, ele pode agendar atendimento no Detran.SP e dar entrada no processo para obter a CNH brasileira.

O cidadão vai apresentar, além da habilitação com tradução juramentada, o Registro Nacional de Estrangeiro (original e cópia simples) ou outro qualquer documento equivalente (Cédula de Identidade de Estrangeiro, protocolo de refúgio, passaporte, carteira de trabalho ou documentos específicos concedidos por órgãos brasileiros).

Também deve levar o CPF, passaporte, comprovante de endereço em nome do motorista (emitido há três meses, no máximo) ou de terceiros (incluindo declaração), formulário Renach entregue pelo médico ou psicólogo, laudo de exame toxicológico (se categorias C, D e E) e o comprovante de pagamento da taxa do Detran.SP.

A tradução juramentada da carteira de habilitação é dispensável se o país de origem do pretendente é de língua portuguesa. Os exames médico, psicológico e prático também são dispensáveis para países que fazem parte da Convenção de Viena ou têm o princípio de reciprocidade com o Brasil.

Os valores do exame médico e taxas de avaliação psicológica e de transferência/emissão estão no site (www.detran.sp.gov.br), assim como todos os passos e demais orientações.

“O Estado de São Paulo atrai muitos estrangeiros. Por isso é importante divulgarmos essas informações para que eles tenham total acesso aos nossos serviços, como qualquer outro cidadão”, diz o diretor-presidente do Detran.SP, Maxwell Vieira.

NACIONALIDADES

Segundo levantamento do Detran.SP, 171.715 CNHs para estrangeiros estão em dia no Estado de São Paulo — isto é, o exame médico está dentro do prazo de validade.

No ranking das dez nacionalidades, os primeiros são os portugueses, seguidos por chineses, japoneses, bolivianos, italianos, espanhóis, argentinos, sul-coreanos, chilenos e alemães (veja números abaixo).

De acordo com os dados da Polícia Federal, nos últimos cinco anos em todo o país, foram 409.581 imigrantes e 4.525 refugiados com registro. A estimativa é de que 71 nacionalidades estejam representadas no Estado de São Paulo por seus cidadãos.

As 10 nacionalidades com mais CNH no Estado de São Paulo

- 1ª – Portugal (34.590)
- 2ª – China (16.660)
- 3ª – Japão (15.076)
- 4ª – Bolívia (11.201)
- 5ª – Itália (10.922)
- 6ª – Espanha (8.227)
- 7ª – Argentina (8.159)
- 8ª – Coreia do Sul (7.140)
- 9ª – Chile (6.464)
- 10ª – Alemanha (4.638)



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Capacete: Equipamento de Proteção Individual - EPI

A parte mais comprometida de um motociclista, num acidente, é a cabeça. São comuns as fraturas de nariz, mandíbula, afundamento da face, crânio além de lesões no globo ocular e arcada dentária. As fraturas podem ser acompanhadas de lesões neurológicas como diminuição da sensibilidade, perda total da sensibilidade, estado de coma e morte. Muitas vezes, quando se consegue recuperação evolui-se com sequelas.

A probabilidade de uma pessoa morrer dirigindo uma motocicleta é vinte vezes maior que ao volante de um carro. Sem capacete isso aumenta para sessenta vezes. Quase 80% dos acidentes com moto resultam em mortes ou ferimentos graves.

Hoje, 62% dos motoqueiros só circulam com capacete. Norte e nordeste é muito pouco usado. Muitos são capacetes com prazo de validade vencido, com furo onde foi colocado um acessório, com ranhuras, rachaduras, com viseiras arranhadas e sem higienização.

A lei permite o uso de capacete sem a proteção da mandíbula com o que não concordamos. A proteção do olho e da face é dada pela viseira. Estamos cansados de ver acidentes com corpo estranho que ao bater nos olhos dependendo de sua massa e velocidade pode apenas flutuar na conjuntiva, como é o caso de um cisco, encravar neste tecido e até perfurar o olho como é o caso de

uma pedra levantada do solo pelo pneu de um veículo. Este tipo de acidente torna-se extremamente perigoso porque em movimento e com a lesão provocada a tendência natural e reflexa é a de se levar a mão e coloca-la no local da lesão. Com o impacto e com esse gesto a visão torna-se nula e a desorientação espacial leva o indivíduo para o solo, agrava-se o acidente. Mas não é só o olho, qualquer pedrinha do asfalto pode produzir lesões na face que pode ir de simples cortes a fraturas. Daí insistirmos no capacete com proteção integral. A legislação permite o capacete sem a viseira, mas obriga o uso de óculos de proteção. Esses óculos não protegem a face, restringe-se apenas ao olho e as regiões perioculares enquanto a viseira dá proteção total à face.

Ele foi projetado para distribuir a energia proveniente do impacto por uma superfície maior reduzindo o trauma sobre o crânio. Qualquer pancada reduz a resistência do casco do capacete e do material de revestimento interno devendo ser substituído imediatamente porque já não dá a proteção inicial.

Trás desconforto, calor, embaça a viseira, alguns até sentem falta de ar quando colocam o capacete que recomendamos, outros se sentem mal pelo enclausuramento.

Muitos ignoram que tal proteção tem um período de validade. Estamos cansados de ver motociclistas com capacetes

cheios de fita gomada porque sofreram algum impacto e lascaram ou racharam. Observe que qualquer impacto que o capacete sofra, seja de uma simples queda ao solo, é igual à inutilização do mesmo. Ele deixa de oferecer a proteção que se deseja. Está fragilizado, é necessário a aquisição de novo capacete. Não existe capacete eterno. Em média a validade é de três anos. O fabricante coloca um adesivo no interior do equipamento mostrando a validade do mesmo. Outro fator interessante para o qual poucos estão ligados é o fato desse equipamento ser de uso pessoal. Porque na pele, couro cabeludo, nariz, olhos, boca temos milhões de microrganismos e o interior do capacete armazena esses micro-organismos que para o indivíduo que os deixou ali não fazem mal, o organismo dele já reconhece e sabe se defender dos mesmos, mas para qualquer outra pessoa pode ser extremamente agressivo causando infecções localizadas ou generalizadas. Entra também à oleosidade da pele, do couro cabeludo, o suor, a chuva, a umidade do ar que tornam o ambiente propício para que este ambiente se torne um ninho de micro-organismos.

* Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior é Diretor de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) e membro efetivo do Conselho Deliberativo do Monatran - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.

Balneário Camboriú terá primeira avenida controlada pela PM com inteligência artificial

A Polícia Militar se prepara para lançar em Balneário Camboriú um projeto de policiamento preventivo com base em inteligência artificial. O projeto-piloto será aplicado na Quarta Avenida, em parceria público-privada: os comerciantes instalarão câmeras mais modernas, que permitirão identificação de placas e reconhecimento facial. As imagens serão controladas pela PM, com o objetivo de evitar que os crimes aconteçam.

O software de inteligência artificial que será utilizado avisa, por exemplo, se há alguém

parado por um tempo maior do que o habitual em frente a uma fachada de loja, fora do horário de funcionamento, evitando arrombamentos. É capaz de mostrar, também se há criminosos contumazes ou veículos utilizados em assaltos circulando pela região. O sistema pode ser eficaz em combater, por exemplo, as “saidinhas de banco”. A Quarta Avenida é a que concentra o maior número de agências bancárias em Balneário Camboriú.

A PM já possui o leitor de placas e licença para usar o de reconhecimento facial, assim



como os monitores para controlar as imagens. O diferencial estará no tipo de câmeras a serem compradas pelos comerciantes e utilizadas pelo projeto, que permitirão uma qualidade de imagens suficien-

te para o trabalho preventivo.

A ideia é que a polícia aborde os suspeitos antes que cometam algum crime, e provoque uma sensação de “sufocamento”, em que o criminoso perceba que o local está sendo

controlado. É uma estratégia diferente da atual, segundo o tenente Rodrigo Schmidt, chefe da Central Regional de Emergências do 12º Batalhão em Balneário Camboriú. Ele trouxe o modelo do Japão, após ter participado de um curso de polícia comunitária.

O projeto piloto na Quarta Avenida servirá para mensurar o upgrade na segurança pública. Se funcionar como o esperado, a ideia do chefe da Central de Emergências é espalhar o programa pela cidade, com apoio da Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL).

TRÂNSITO/SC

O que pensa o governador eleito

Nas últimas edições do Jornal O Monatran, divulgamos as propostas para o trânsito e a mobilidade de quatro candidatos ao cargo de chefe do executivo estadual de Santa Catarina para falar um pouco mais sobre suas propostas em prol do trânsito.

Na ocasião, cada candidato teve a oportunidade de falar o que pensa sobre sete assuntos de interesse da população.

Agora, que já temos definido o nome do futuro governador do Estado, decidimos repetir sua entrevista para que, todos os leitores do Jornal O Monatran unam suas forças conosco com objetivo de acompanhar bem de perto as ações do próximo administrador público, a fim de cobrarmos as ações prometidas em prol da mobilidade, bem estar e da segurança no trânsito.

1. A cada ano, tem aumentado o número de mortos e sequelados em decorrência de acidentes nas estradas do país. Quais são as suas propostas para a prevenção de acidentes nas estradas catarinenses?

Comandante Moisés: Inicialmente cabe ressaltar que não há uma política no País que dê um tratamento adequado ao problema do trânsito, sendo que isso acaba por se reproduzir em todas as unidades federativas.

Conforme a doutrina nacional de Defesa Civil, o acidente de trânsito é um desastre antropogênico por somação de efeitos parciais, cuja característica é a repetição frequente. Considerando a extensão dos diversos tipos de malhas viárias e o conseqüente fracionamento do ente estatal responsável, o que se constata é que o tratamento está muito aquém do socialmente desejado.

A solução do problema como um todo deve ser abordada ao menos em dois aspectos principais, o primeiro passa obrigatoriamente pela educação, onde a formação adequada das pessoas trará resultados a médio e longo prazos. O segundo pode ser dividido em duas partes, onde a primeira de caráter corretivo através da fiscalização e da utilização de campanha informativas. E a segunda através da adequação das estruturas viárias à necessidade de cada local.

2. O trânsito na Grande Florianópolis está à beira de entrar em colapso. Quais são suas propostas para a melhoria da mobilidade na região?



Comandante Moisés: Embora a Capital possa ser considerada uma vitrine por abrigar a sede do Governo Estadual, bem como os principais órgãos federais dentre outros, em termos de planejamento temos que considerar a totalidade dos 295 (duzentos e noventa e cinco) municípios catarinenses.

A rigor as cidades têm sido planejadas em função dos veículos, em especial os automóveis. As pessoas são relegadas a um segundo plano, pois cada vez mais áreas são destinadas a aberturas de novas vias e mais áreas de estacionamentos. Onde estão as calçadas adequadas? As ciclovias seguras? Áreas de lazer seguras? Faixas exclusivas para o transporte público? Acostamentos seguros? Enfim, parece que o homem esquece dele próprio.

A solução, ou ao menos a melhoria da mobilidade nas cidades catarinenses, não só a Grande Florianópolis carece do envolvimento da União, Estado e dos municípios, pois tudo começa com educação, se formarmos melhores cidadãos, teremos mais educação, mais compreensão e conseqüentes soluções.

3. Qual sua opinião sobre a transformação do Detran-SC em uma autarquia? Dando mais autonomia para a entidade, visto que vários Estados do país já caminharam nesta direção.

Comandante Moisés: Para uma deci-

são neste nível devemos antes considerar: Porque manter a situação atual? Há necessidade de promover algum tipo de alteração estrutural ou jurídica? Quais as vantagens e desvantagens? Nos locais onde já houve esta transformação quais foram os resultados?

Assim, após um estudo profundo sobre o tema buscar-se-á fazer o que é melhor para Santa Catarina.

4. A tão sonhada conclusão da reforma da Ponte Hercílio Luz parece ser inevitável para o próximo governo. Se eleito, como o senhor pretende lidar com esta questão e quais são seus planos para a utilização da “nova” ligação?

Comandante Moisés: Dado ao estágio que se encontra a reforma da Ponte Hercílio Luz, que dura a mais de três décadas, seria leviandade do poder público estatal não finalizar a obra. No entanto, há de se considerar que a sua melhor integração a malha viária da Capital depende de uma série de obras. Acredito que possibilidades que devem ser consideradas são a exploração turística e o uso preferencial para o transporte público.

5. A falta de manutenção das pontes Colombo Sales e Pedro Ivo Campo tem preocupado os moradores da Grande Florianópolis, especialmente

depois da tragédia ocorrida na Itália. Por outro lado, o DEINFRA parece não estar dando a devida atenção ao problema. Que resposta o senhor pretende dar à população com relação a este assunto?

Comandante Moisés: A única resposta cabível é a realização de uma avaliação completa do atual estado de conservação das duas estruturas, e a conseqüente aplicação das ações corretivas para solução dos problemas encontrados.

6. Apesar de ter a maior parte da sua área localizada na Ilha de Santa Catarina, nossa capital ainda não tem transporte marítimo. A cada novo governo uma nova promessa de implantação de um projeto adequado que, infelizmente, até hoje, ainda não saiu do papel. Perguntamos: O que o senhor pensa a respeito?

Comandante Moisés: A rigor, toda política de transporte tem sido baseada no transporte rodoviário. O transporte marítimo pode ser uma alternativa viável para atendimento do transporte público de algumas regiões não só da capital. O transporte deve ser encarado dentro de todos os modais disponíveis e de forma complementar e integrativa.

A necessidade de linhas de atendimento exclusivo para o aeroporto do tipo VLT, a ampliação de rodovias que circundem a ilha integralmente, a ampliação de ciclovias de forma a incentivar a redução do uso de veículos, a criação de pistas exclusivas para o transporte público urbano, entre outras são todas alternativas a serem consideradas.

7. Qual a importância de Organizações Não-Governamentais na luta por um trânsito mais humano e seguro?

Comandante Moisés: Devemos partir do princípio que existem coisas muito importantes para o governo fazer sozinho. Não raramente, instituições governamentais têm uma visão limitada dos problemas e conseqüentemente das soluções.

Uma Organização Não Governamental – ONG, via de regra nasce da vontade de ajudar a sociedade, não visando lucro financeiro. Essa junção de pessoas em torno de objetivos específicos trazem um complemento às ações governamentais, desta forma são essenciais para vida em sociedade.



Deinfra abre envelopes da licitação de supervisão das pontes PEDRO IVO e COLOMBO SALLES

Dois anos após escolher a empresa que fará a reforma das pontes Pedro Ivo e Colombo Salles, o Deinfra (Departamento Estadual de Infraestrutura) abriu as propostas para definir até o final do ano a empresa que fiscalizará a reforma das únicas ligações entre Continente e Ilha. Seis empresas concorrem à supervisão da obra em 2.478,11 metros de extensão das pontes.

A reforma das pontes passa por um longo processo que se arrasta desde 2011, quando o MPSC (Ministério Público de Santa Catarina) alertou para a necessidade urgente de manutenção. Cinco anos depois, em 2016, uma empresa de Curitiba (PR) venceu a licitação para a obra de manutenção, por R\$ 29,6 milhões.

A demora de dois anos entre uma licitação e outra se deve principalmente a ajustes no edital de concorrência, após recomendações feitas pelo TCE (Tribunal de Contas do Estado).

Inicialmente, o órgão estadual de controle dos contratos públicos contestou a modalidade, do tipo Técnica e Preço, mas os técnicos do Deinfra justificaram

a opção diante da complexidade do serviço, e o edital foi autorizado.

Agora, a comissão de licitação fará a análise de habilitação das interessadas e publicará as empresas habilitadas e não habilitadas. Se houver alguma contestação, a empresa poderá apresentar recurso no prazo de cinco dias úteis após a publicação. Não havendo contestações e finalizada a primeira fase, serão abertos os envelopes com as propostas técnicas.

A comissão de licitação tem até sete dias úteis para analisar as propostas e apresentar as notas técnicas. As empresas têm cinco dias úteis para apresentar recurso. Após o encerramento desta fase será iniciada a terceira etapa, quando serão abertos os envelopes com as propostas de preço.

Finalizada a terceira etapa, a vencedora será conhecida e homologada pelo secretário da Infraestrutura e presidente do Deinfra, Paulo França. O secretário informou, por meio da assessoria de imprensa, que só irá se pronunciar sobre a reforma das pontes ao término

do processo licitatório de supervisão da obra, quando a empresa vencedora for escolhida.

Empresa que fará reforma foi conhecida em 2016. A reforma das pontes Colombo Machado Salles e Pedro Ivo será realizada pela Cejen Engenharia Ltda., de Curitiba. A empresa paranaense venceu o processo licitatório em 2016.

O valor contratado para execução da obra é de R\$ 29,6 milhões, e o prazo para conclusão é de dois anos.

Vice-presidente da comissão de contratos e licitações da OAB-SC, o advogado Bernardo Wilde Lins explica que esse hiato de dois anos entre a escolha da empresa que reformará as pontes e a definição da empresa que fará a supervisão da reforma não deverá provocar prejuízo para os cofres públicos ou mesmo para a obra. “Poderia haver problema se o Estado estivesse fazendo a supervisão e contratasse uma empresa para o serviço com a obra em andamento”, relata.

Lins explica que todas as licitações fazem parte de um processo administrativo de contratação pública e a supervisão

das obras é uma obrigação do Estado, que diante de situações complexas faz a contratação de empresas para essa atividade. Sobre o tipo da modalidade utilizada, Técnica e Preço, Lins esclarece que para assuntos mais complexos, como a reforma das pontes, é recomendável não usar apenas a modalidade mais conhecida, de menor preço, mas empresas com técnicas melhores que o padrão existente.

“Esse tipo de licitação é excepcional, mas tem que ficar evidenciado no edital que se trata de uma tarefa mais complexa do que o comum”, completa.

ENTENDA O CASO

Em janeiro de 2015, os engenheiros do Deinfra constataram a necessidade de manutenção completa nas pontes Pedro Ivo e Colombo Salles. Em junho de 2015, o MPSC fez um acordo com o governo do Estado que previa a realização dos editais em um prazo estipulado, que não foi cumprido pelo Deinfra.

Em abril de 2016, uma empresa de Curitiba (PR) venceu a licitação para a obra de manutenção das pontes, por R\$ 29,6 milhões. Em outubro de 2017,

o TCE determinou a suspensão do edital para a contratação da empresa que vai fiscalizar a obra, em função de uma solicitação da Associação Brasileira de Engenheiros Eletricistas.

Em fevereiro de 2018, o Deinfra relançou o edital para escolher a empresa que deveria fiscalizar a obra. Em maio, o TCE voltou a suspender o edital de licitação com a justificativa de ter encontrado três inconsistências no edital.

Em julho, o Deinfra apresentou novo edital ao TCE.

NOTA DO EDITOR: *Pelo andar da carruagem, o atual governo termina o seu mandato sem cumprir as determinações do Ministério Público, deixando as obras de manutenção das pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos para o próximo gestor. Nos parece claro e evidente que o jogo de empurra-empurra foi proposital e articulado para deixar este problema nas mãos do próximo governador, a despeito dos riscos para a população. Só podemos definir esta atitude como incompetência e irresponsabilidade.*



Justiça manda retirar tornozeleira eletrônica e devolver CNH a motorista embriagado que matou advogada em Campo Grande/MS

A Justiça autorizou, no dia 14 de novembro, a retirada de medidas cautelares do estudante de medicina João Pedro de Miranda, que se envolveu em um acidente matando a advogada Carolina Albuquerque, no dia 2 de novembro de 2017.

Foi autorizada a retirada da tornozeleira eletrônica e a devolução da CNH (Carteira Nacional de Habilitação) suspensa de João Pedro após o acidente como imposição para a revogação de sua prisão na época. Mas, o comparecimento periódico e a não ausência da cidade sem autorização foram mantidas pela Justiça.

O MP (Ministério Público) havia se oposto quando a defesa fez o pedido a Justiça alegando que as medidas cautelares foram impostas para a “garantia da investigação e, especialmente, para evitar a prática de novas infrações”. O Ministério Público ainda teria rebatido dizendo que o período das medidas não é exacerbado como dito pela defesa do estudante.

João Pedro de Miranda dirigia sua camionete a 115 Km/h na Avenida Afonso Pena, quando atingiu o carro de Carolina, que estava a 30 Km/h. A advogada estava como filho, de 4 anos, que não teve ferimentos graves. Ela morreu no local.

Após o acidente, João Pedro de Miranda ficou foragido por dois dias. Ele foi preso, mas pagou uma fiança de R\$ 50 mil e colocou uma tornozeleira eletrônica, uma das condições para sua liberdade.

Em julho deste ano, a defesa do estudante de medicina havia feito o pedido para a análise do sangue de Carolina Albuquerque no intuito de saber se antes do acidente ela teria ingerido bebidas alcoólicas, o IALF (Instituto

de Análises Laboratoriais e Forenses) teria afirmado à Justiça que não possuía equipamentos para atender ao pedido. No dia 5 de junho, segundo relatório do cartão de crédito anexado ao processo, foi constatado que Carolina havia comprado, em um bar na Avenida Afonso Pena, um suco de laranja, um chopp e um lanche para crianças. O relatório foi anexado ao processo a pedido da defesa do estudante de medicina.

No dia 31 de julho a quebra dos sigilos bancários e telefônicos de João Pedro de Miranda foram autorizados pela Justiça. Foi enviado também um pedido a Google para tentar a localização de João Pedro antes do acidente.

Mas, em resposta ao pedido do juiz, a Google disse que “o histórico de localização é associado a uma conta e não a um aparelho específico, sendo que o usuário pode habilitar o histórico em diferentes dispositivos”. Ainda de acordo com a Google, “os dados coletados com relação a tal histórico são armazenados na sua conta Google e não podem ser produzidos e levantados com base em um identificador associado a um dispositivo.

DESQUALIFICAÇÃO DO CRIME

Para desqualificar o indiciamento pelo crime de trânsito, a defesa do acadêmico de medicina acusa Carolina de ter provocado a própria morte ao ‘furar’ o sinal vermelho, já que este teria sido, segundo a tese, o ato determinante para o acidente.

Mas os laudos da Polícia Civil atestaram na época que o estudante de medicina João Pedro de Miranda de 23 anos dirigia a 115 KM/h na avenida Afonso Pena e estava embriagado. A advogada, ainda segundo as informações policiais, estaria trafegando a 30 Km/h no momento da colisão.

Presidente do STJ suspende decisão que restabelecia concessão da Freeway no RS

O presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ministro João Otávio de Noronha, deferiu pedido para suspender os efeitos de liminar que permitiu o restabelecimento da prestação de serviços pela Concessionária da Rodovia Osório-Porto Alegre (Concepa) na BR 290/116 (Freeway) no Rio Grande do Sul.

A suspensão vale até o trânsito em julgado da ação originária em que a Concepa busca a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, mediante a extensão do prazo de vigência. O contrato expirou em julho deste ano, sem nova prorrogação, e o trecho foi retomado pela União.

O ministro atendeu ao pedido da Agência Nacional de Transportes Terrestres

(ANTT) e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), que afirmaram que a liminar deferida por desembargadora do Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF1) ocasionaria grave lesão à ordem e à economia públicas.

As autarquias alegaram que a continuidade da concessão sem suporte legal faria com que a população voltasse a pagar pedágio pelo uso da rodovia, sem qualquer parâmetro contratual ou administrativo válido. Além disso, diferentemente do que teria entendido a desembargadora do TRF1, não haveria descontinuidade nos serviços da rodovia, uma vez que o DNIT já teria celebrado contratos administrativos para a manutenção do trecho.



No dia 14 de novembro, o Supremo Tribunal Federal julgou o Recurso Extraordinário 971.959, com repercussão geral, em que se questionava a constitucionalidade do crime de trânsito do artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro (“Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída”).

Com relatoria do Ministro Luiz Fux, a decisão final foi pela CONSTITUCIONALIDADE, com 7 votos a 4, sendo vencidos os ministros Gilmar Mendes, Marco Aurélio, Celso de Mello e o Presidente Dias Toffoli.

O Recurso chegou ao STF oriundo do Ministério Público do Rio Grande do Sul, questionando acórdão do Tribunal de Justiça gaúcho, que havia absolvido um motorista condenado em 1ª instância pelo crime do artigo 305, a uma pena de detenção de 8 meses, em regime aberto (convertida em restritivas de direito), por ter, em 2010, saído de um bar, embriagado, e após fazer o retorno para ir pra casa, chocado seu veículo contra outro estacionado e “alegou não ter percebido”, tendo sido abordado por policiais que estavam em patrulhamento no sentido contrário e voltaram para ver

STF decide pela constitucionalidade do crime de trânsito do artigo 305 do CTB

o que tinha acontecido, quando foi abordado guardando o carro na garagem.

Interessante ressaltar que, após a condenação em 1ª instância, a apelação feita pelo advogado da defesa apenas baseava-se na tese de suposta prescrição do crime, bem como no fato de não ter o condutor percebido que havia causado os danos no outro veículo; entretanto, o Tribunal de Justiça decidiu, de ofício, declarar incidentalmente, a inconstitucionalidade do artigo 305 do CTB, alegando que já era o posicionamento daquela turma recursal desde 2011, por entender que “ninguém é obrigado a criar prova contra si mesmo” e que, se o envolvido na ocorrência de trânsito permanece no local, está justamente criando esta prova; neste sentido, citou jurisprudência de outros Estados (SP e SC, em especial), o que foi justamente questionado pelo Ministério Público junto ao STF.

No Supremo, o relator entendeu que a permanência do condutor no local da ocorrência tem como objetivo facilitar a apuração judicial do ocorrido e não se destina a criação de prova, porquanto permanece a possibilidade de manutenção do direito ao silêncio; por outro lado, os Ministros contrários se mantiveram favoráveis ao posicionamento exarado pelo TJ/RS.

Ao final, quando discutida a redação da tese da repercussão geral, o Ministro Lewandowski e a Ministra Carmen Lucia ponderaram sobre a necessidade de se incluir, a exemplo do que consta do artigo 304 do CTB (omissão de socorro), a excepcionalidade das situações em que o condutor se encontra em situação de fragilidade ou de própria vítima. (Fonte: *Perkons. Por Julyver Modesto de Araújo*)

DANO AO ERÁRIO

A decisão do TRF1 determinou que a ANTT se abstinisse de retomar o serviço e que fosse restabelecida a prestação dos serviços pela Concepa até a homologação de nova licitação. A desembargadora entendeu que a autarquia teria realizado contrato provisório apenas para parte dos serviços, não tendo apresentado solução para a manutenção da pista.

O ministro Noronha, no entanto, esclareceu que a decisão se baseou em premissa equivocada, pois o DNIT já tem contratos firmados com as empresas Neovia Infraestrutura Rodoviária para a manutenção de serviços na BR-290 e com a Conpasul Construções e Serviços para a BR-116, cujos extratos foram publicados no Diário Oficial da União.

“Evidente, assim, o vultoso dano ao erário advindo da rescisão de contratos recém-assinados com outras empresas, anteriores à decisão, além dos gastos inerentes à realização de novos procedimentos licitatórios para a contratação dos mesmos serviços, sendo que já existem instrumentos contratuais em plena vigência, e que acabarão rescindidos caso não se suspendam os efeitos da decisão impugnada”, afirmou o ministro.

Em 1997, a União firmou contrato de concessão com a Concepa, cujo prazo de vigência previsto foi de 20 anos, com vencimento em 4 de julho de 2017. No dia 3 de julho do ano do vencimento, foi firmado termo aditivo que estendeu o prazo por mais 12 meses. Expirado o contrato em julho deste ano, o trecho foi retomado pela União.



Comissão aprova habilitação para pessoas com deficiência conduzirem veículos adaptados

A Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência aprovou no dia 13 de novembro proposta que altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB - Lei 9.503/97) quanto à exigência de habilitação na categoria A (motos) de pessoas com deficiência que utilizem triciclos e quadriciclos adaptados para locomoção.

O texto aprovado é um substitutivo do relator, deputado Subtenente Gonzaga (PDT-MG) (foto), ao Projeto de Lei 10322/18, do deputado Junji Abe (MDB-SP). O texto inicial exigia habilitação para veículos especiais usados por pessoas com deficiência.

Segundo Subtenente Gonzaga, o termo “especial” para os triciclos e quadriciclos adaptados usado no texto original é inapropriado por poder confundir esses veículos com cadeiras de rodas motorizadas. “Somos favoráveis a melhorar a redação a fim de explicitar a permissão de adaptações em veículos para pessoas com deficiência”, disse.

O relator ressaltou que o mesmo problema apareceu em outra proposta de Abe (PL 3709/12) que acabou arquivada sem ser votada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

O substitutivo também reduz o peso limite para veículos da categoria B (carros) de 3,5 toneladas para 3 toneladas e inclui triciclos e quadriciclos maiores nessa categoria.

Regras de circulação

Subtenente Gonzaga retirou do texto a exigência de que os veículos adaptados respeitem as mesmas regras de circulação previstas para motocicletas, motonetas e ciclomotores, como utilizar capacete, com viseira e óculos.

Autoescola

O texto determina que as autoescolas com frota igual ou superior a dez veículos deverão ter pelo menos um adaptado para pessoas com deficiência. Dentre



as exigências mínimas para o veículo estão transmissão automática, direção servo-assistida, comandos manuais de acelerador e freio e inversão do pedal de acelerador.

O projeto original previa a obrigação para os órgãos de trânsito e não para autoescolas. Para Subtenente Gonzaga, a exigência é “descabida e impraticável”.

“A oferta de cursos de direção veicular para pessoas com deficiência junto às autoescolas é bastante reduzida”, disse Subtenente Gonzaga. Segundo ele, nem toda cidade tem esse serviço e, quando há, ele é mais caro que as aulas para pessoas sem deficiência.

Estudos citados pelo relator revelam que pequenas adaptações no veículo são suficientes para permitir que 97% das pessoas com deficiência motora sejam capazes de dirigir.

Se o projeto for aprovado, os veículos de formação de condutores com deficiência ficarão isentos do Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI). A exceção será incluída na lei que isenta do IPI os veículos adquiridos por pessoas com deficiência física (Lei 8.989/95).

Tramitação

A proposta tramita em caráter conclusivo e ainda será analisada pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Aprovado projeto que pune quem divulgar e compartilhar informações sobre blitz

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou no dia 13 de novembro o Projeto de Lei 7094/17, que define como crime divulgar e compartilhar em redes sociais e aplicativos de mensagens instantâneas os locais, datas e horários de atividades de fiscalização dos agentes de trânsito.

A proposta, apresentada pelo deputado Hugo Leal (PSD-RJ), altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97).

Relatora do projeto na comissão, a deputada Christiane de Souza Yared (PR-PR) (foto) ressaltou que o direito constitucional à liberdade de informação e expressão não pode se sobrepor aos interesses maiores da sociedade.

“Nós vemos que as pessoas insistem em avisar umas às outras pelos aplicativos que existe uma blitz ali ou aqui e isto implica em que não é só apenas a questão da embriaguez ao volante, é a questão do drogado que está ao volante, do assassino, daquele que raptou uma criança, de todos esses bandidos que geram essas tragédias para a nação inteira”, disse a deputada.

Detenção e multa

O projeto prevê pena de detenção de um a dois anos mais multa para quem divulgar as operações de fiscalização de trânsito. Ex-secretário de Segurança Pública, o deputado Capitão Fábio Abreu (PR-PI) também defendeu a aprovação da proposta.

“É um projeto de fundamental importância. Isso eu falo de expe-



riência própria. Por várias e várias vezes montamos operações, barreiras policiais e, em pouco tempo, o objetivo daquela barreira já não existia mais em função da disseminação rápida, através dos meios de mídias sociais da localização daquela barreira, daquele bloqueio policial. Uma série de ilícitos poderiam ser identificados através dessa fiscalização”, disse o deputado.

Presidente da Comissão de Viação e Transportes, o deputado Domingos Sávio (PSDB-MG) defendeu punição para quem divulga o local onde está uma blitz.

“Temos, sim, que endurecer contra o crime. Mesmo esses que são considerados por algumas pequenas infrações. Mas, pequenas que podem resultar na perda de vidas e que, portanto, não são tão pequenas assim, e é preciso que tenhamos de fato uma legislação dura”, disse.

Tramitação

O projeto que pune quem divulgar operações de fiscalização de trânsito por meio de redes sociais e aplicativos de mensagens instantâneas ainda precisa ser votado pela Comissão de Constituição e Justiça antes de ser analisado pelo Plenário da Câmara.

Comissão aprova projeto que só permite multar motorista quando velocidade exceder em 10% à permitida

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou proposta que prevê a aplicação das penalidades relativas às infrações de trânsito por excesso de velocidade apenas nos casos em que a velocidade medida exceder em 10% a regulamentada para a via.

Pelo texto, para essa medição deverá ser descontado o erro máximo admitido na legislação metrológica em vigor.

O texto aprovado é o substitutivo do relator, deputado Capitão Fábio Abreu (PR-PI) (foto), ao Projeto de Lei 3665/15, do deputado Vinicius Carvalho (PRB-SP). A proposta acrescenta a medida ao Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97).

Pela precisão dos radares não ser 100%, hoje resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) já prevê que a velocidade medida pelo



aparelho é diferente da velocidade efetivamente considerada para as multas. Tabela contida no anexo 2 da resolução prevê, por exemplo, que se a velocidade do veículo for 67 km por hora, por exemplo, será considerada velocidade de 60 km/h.

Mudança

O projeto original permitia que a autoridade de trânsito pudesse aplicar, alternativamente, a penalidade de advertência no caso de o condutor

estar em velocidade dentro da margem de tolerância definida de 10%. Porém, isso foi retirado do texto pelo relator. “A aplicação da penalidade de advertência é adstrita à infração efetivamente cometida, o que não será mais o caso”, justificou.

Tramitação

A proposta será analisada em caráter conclusivo pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

PEDALAR EM FAMÍLIA: o uso da bicicleta para estreitar laços familiares

A bicicleta é um excelente equipamento para prática esportiva e meio de transporte. Mas, ela também pode ser muito mais do que isso. Pedalar em família é uma ótima forma de crianças, adolescentes, familiares e responsáveis passarem um tempo de qualidade juntos, ao ar livre e sem o intermédio de dispositivos eletrônicos e telas.

E então, que tal tentar praticar essa atividade com seus familiares? Confira, a seguir, dicas que irão te ajudar a começar a pedalar em família.

Benefícios de pedalar em família

Ao andar de bicicleta acompanhado, temos a oportunidade de interagir mais com as pessoas que estão ao nosso lado e, com isso, podemos construir relacionamentos mais fortes e boas memórias em conjunto. Pais e filhos que pedalam juntos terão sempre as lembranças dos bons momentos e aventuras que desfrutaram na companhia um do outro.

Pedalar com outras pessoas ajuda, ainda, a quebrar as barreiras mais comuns que desestimulam a prática de atividades físicas, como falta de motivação, a percepção que o esforço necessário é alto e o medo de se machucar.

Além disso, como as crianças aprendem pelo exemplo, mostrar ao seu filho como uma atividade física pode ser prazerosa com certeza o ajudará a crescer mais ativo e saudável. Pesquisas comprovam que crianças que realizam mais atividades físicas possuem maior desenvolvimento das capacidades motoras, sociais e emocionais. Essas



características, aliadas à adoção de ações de prevenção, resultam em crianças melhores preparadas e capazes de tomar decisões mais rápidas para reconhecer e evitar possíveis riscos de sofrerem um acidente.

Apesar do amplo conhecimento sobre a importância da prática de atividades físicas na infância, as crianças brasileiras não fazem a quantidade de exercícios necessários para obterem os seus benefícios de curto e longo prazo que essa prática lhes oferece. De acordo com pesquisadores, é recomendado que crianças se exercitem por 60 minutos diariamente. Porém, dados da Pesquisa Nacional de Saúde do Escolar demonstraram que, em 2015, 65,6% dos estudantes do 9º ano do ensino fundamental não acumularam 45 minutos de atividades físicas diárias.

Então, que tal inserir atividades com

a bicicleta dia a dia de sua família? Veja como fazer isso em segurança.

Pedalar em família com uma cadeirinha

Antes da criança aprender a pedalar a própria bicicleta, teste levá-la com você, na sua bicicleta, transportando-a em uma cadeirinha adequada. Dessa forma, os pequenos já vão se acostumando com a bike, com a sensação de pedalar e será mais fácil ensinar a prática mais tarde. Os sorrisos serão muitos!

As cadeirinhas podem ser traseiras ou frontais, dependendo do peso da criança. Há muitos modelos disponíveis no mercado, então procure aquelas feitas a partir de plástico virgem (que não lascam se forem quebradas) e com padrões internacionais de segurança e conforto.

Atenção! O condutor e o passageiro da bike devem usar capacete adequado

sempre.

Pedalar cada um com a própria bicicleta

Não há maneira melhor de treinar sua filha ou filho para dominar o uso da bike que não seja pedalandando em família, com a criança conduzindo sua própria bicicleta e um adulto a acompanhando. Para evitar acidentes, siga algumas dicas:

- Se você andar de bicicleta junto com uma criança em locais sem ciclovias, deixe sempre a criança ir na sua frente para ela decidir o ritmo da pedalada e você ficar atento ao trânsito atrás de vocês. Nesses casos, tenha certeza que a criança já domine a condução da bicicleta e as regras de trânsito em geral;

- Ensine que o visual com os outros usuários da via ou do espaço em que vocês estão é importante para evitar acidentes e prever comportamentos perigosos, que podem causar algum acidente;

- Atenção redobrada nos cruzamentos e quando um outro veículo fizer uma ultrapassagem;

- Pedale sem stress: se você está tranquilo, a criança também ficará. Se você fica agitado, não vai ajudar a criança a ficar calma;

- Aproveite este tempo que vocês estarão passando juntos e converse muito com a criança. Mostre o seu entorno, pássaros, árvores e animais;

- Faça breves paradas durante o passeio, estimule as conversas, tire fotos – o caminho também é para ser aproveitado!

Segurança no transporte escolar é primordial

Na correria do dia-a-dia, muitos pais optam pelo transporte escolar para garantir que os filhos não se atrasem e também para evitar o trânsito das grandes cidades. Mas, será que todos sabem se o veículo contratado está de acordo com a lei do município? Ou, até mesmo, se segue as leis de trânsito?

Em relação ao transporte escolar, as regras estão estabelecidas no artigo 136 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e nas leis municipais, e são monitoradas pelos departamentos de trânsito de cada estado, assim como os órgãos de trânsito. São estas normas que devem ser consideradas e observadas pelos responsáveis na hora de contratar um serviço como este.

Segundo a ONG Criança Segura, organização sem fins lucrativos que promove a prevenção de acidentes com crianças e adolescentes até 14

anos de idade, em 2016, 12.228 crianças foram hospitalizadas devido a acidentes de trânsito e 1.389 foram a óbito no Brasil. Os sinistros podem acontecer com os veículos do transporte ou até na região das escolas. Ainda conforme a ONG, o comportamento inseguro no embarque ou no desembarque foi observado em quase um a cada três condutores, isso acaba colocando meninos e meninas em situação de risco e pode causar atropelamentos.

Em cada cidade, os pais devem procurar o órgão de trânsito responsável e denunciar ou até tirar dúvidas sobre a empresa contratada.

Além disso, escolas, professores e pais podem imprimir cartilhas e orientações para consultar sempre que surgir dúvidas. A ONG Criança Segura e o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação



têm materiais disponíveis de forma gratuita.

O QUE DIZ A LEI

Segundo o CTB, o veículo deve:

- estar registrado como tal junto ao Detran do Estado onde a atividade está sendo exercida;
- passar por vistoria a cada seis meses, quando são verificados os itens obrigatórios como cintos de segurança, retrovisores e outros;
- exibir a faixa amarela com

a indicação “ESCOLAR” à meia altura e em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroceria;

- ter equipamento registrador instantâneo de velocidade e tempo, sem que possa ser alterado e em perfeitas condições de uso;

- ter lanternas de luz branca, fosca ou amarela nas extremidades da parte superior direita e de luz vermelha na extremidade superior da parte traseira;

- ter cintos de segurança independentes e em perfeitas condições de uso em cada assento;

- ter autorização do Detran e ter o documento afixado na parte interna do veículo, em local visível, contendo o número máximo de passageiros permitido pelo fabricante;

- respeitar o limite máximo de passageiros permitido pelo fabricante do veículo.

JÁ O CONDUTOR PRECISA

- ser maior de 21 anos;
- ser habilitado pelo Detran na categoria D;

- estar isento de qualquer infração grave ou gravíssima ou reincidência em infrações médias durante os últimos 12 meses;

- ser aprovado em curso de especialização;

- estar em dia com o exame toxicológico de larga janela de detecção. (Fonte: Perkons)]

Faixa 3D de Urupema contraria determinação do Denatran



Há poucas semanas, foi noticiada pela imprensa a inauguração de três faixas de pedestres em três dimensões, na cidade de Urupema. Além de serem consideradas “atrativos turísticos”, as faixas teriam sido feitas com a intenção de trazer mais segurança no trânsito, economizando recursos da prefeitura, já que fazer uma faixa elevada sairia mais caro.

Para os motoristas a sensação é que faixa está alta, e muitos acabam parando. “O que queremos é chamar atenção. Tanto do pedestre que usa a faixa, às vezes ele atravessa antes, então é um convite que se faz que ele atravesse em cima da faixa. E os carros também, para respeitar o pedestre”, explica o Secretário de Turismo, Antenor Arruda.

Todavia, conforme alertou a especialista em trânsito, Márcia Pontes, tal iniciativa está proibi-

da pelo Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), visto que o órgão ainda está desenvolvendo um estudo técnico sobre o assunto, já que não foram identificados quaisquer estudos que comprovem a eficácia e segurança da implantação desse tipo de sinalização.

“Não há na legislação vigente qualquer previsão para a utilização da sinalização tridimensional, visto que esta não respeita os padrões, requisitos e princípios estabelecidos na regulamentação vigente”, alerta ofício circular do Denatran.

“Por fim, ressaltamos que a instalação da faixa 3D não está permitida e o município deve se adequar às normas existentes atualmente”, conclui resposta do Ministério das Cidades a uma solicitação de informações feita pela especialista, no último dia 16 de novembro.

Segurança viária: educadores de trânsito de todo o país discutem os desafios do Pnatrans

Educadores de trânsito de todo o país estiveram reunidos em Brasília, na sede do Ministério das Cidades, para discutir os principais desafios do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) e as ações de segurança viária em curso nos estados e municípios.

Na abertura das atividades, no dia 13 de novembro, o coordenador geral de Qualificação do Fator Humano no Trânsito do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), Jackson Lucena Santos, deu as boas-vindas aos participantes do III Encontro Nacional de Educadores do Sistema Nacional de Trânsito (SNT): “O grande ponto desse evento é o compartilhamento de práticas positivas”, disse.

Segundo Jackson, é fundamental a presença do grupo para se debater o cenário do Pnatrans e sua execução. “Consideramos essa troca de ideias muito importante para que possamos ter a mesma linguagem no

que diz respeito ao trânsito”, ressaltou.

O Pnatrans foi criado pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018. A iniciativa prevê a redução, pela metade, do índice de mortes no trânsito em dez anos.

Para o coordenador do DENATRAN, as metas do Plano são ousadas. “O trânsito está sempre se renovando. O fato de termos um perfil dinâmico e mutável nos desafia, como educadores”, reiterou.

O servidor público Thiago Dias, aprovou a realização. “É muito relevante para que possamos trocar experiências na área da gestão de trânsito”, comentou.

Pesquisador da Universidade de Brasília (UnB) na área de Trânsito e apresentador do programa Brasil Caminhoneiro, Francisco Garonce, acredita que o Encontro motivará ainda mais os educadores do SNT. “Para que eles consigam levar para a prática diária de trabalho as ações propostas pelo Pnatrans, replicando os conteúdos”, concluiu.



Assinado decreto que regulamenta o Rota 2030

O decreto que regulamenta as regras e as diretrizes do Programa Rota 2030 foi assinado, no dia 8 de novembro, pelo presidente Michel Temer, durante a abertura do Salão do Automóvel, em São Paulo (SP).

Aprovada pela Câmara dos Deputados na noite de 7 de novembro, a MP que institui o programa foi aprovada ainda na manhã do dia 8, pelo Senado Federal. O texto deve seguir ainda para sanção presidencial. Mas a publicação dos dois documentos (a lei e o decreto), foram publicados já no dia 9 de novembro no Diário Oficial da União.

O programa Rota 2030 prevê a redução de tributos para o setor automotivo

diante do cumprimento de contrapartidas que gerem mais investimentos em produtos e inovação.

O programa terá a duração de 15 anos e aglutina diversos incentivos, como a diminuição do IPI sobre veículos híbridos e elétricos. As companhias que quiserem fazer parte do programa também devem se comprometer com uma meta de promoção da eficiência energética.

Uma das medidas mais importantes instituídas pelo texto é a concessão de até R\$ 1,5 bilhão em créditos tributários a empresas que investirem ao menos R\$ 5 bilhões em projetos de pesquisa e desenvolvimento.



CARTAS

PROMESSAS

Na edição anterior li o oportuno editorial do jornal do Monatran sobre o futuro do nosso Estado. Importante ressaltar a preocupação com essa guerra em que vivemos, que é o trânsito caótico dos grandes centros. Espero que o novo governador tenha prudência e discernimento para, apesar da aparente inexperiência, fazer um grande trabalho de gestão estadual e daqui quatro anos tenhamos resultados plausíveis.

Júlia Silva – Florianópolis

CASAMENTO

Profunda a foto da noiva a frente do túmulo de seu noivo, que havia falecido devido a um acidente de trânsito. Diria até linda, mas o caso não permite. Isso me lembra uma moça há uns anos atrás que tirou foto parecida em Florianópolis, mas no caso ela estava a poucos dias de casar com outra pessoa e seu ex-noivo havia falecido. Casos diferentes, mas parecidos também. Que o trânsito não separe mais nenhuma família.

Ivan Isodoro – Curitiba/PR

ELEIÇÕES

Triste o caso de Tatuí. Duas pessoas em uma moto caíram por causa da quantidade de panfletos na rua. Até quando iremos continuar com isso? E mais, ninguém vota em candidato por causa desses papéis. É um gasto grande para um retorno ínfimo. E o pior, pode causar um acidente, como o relatado na edição anterior do jornal do Monatran. Parabéns pelo alerta!

Rafael Nasdiroa – Brasília/DF

DNIT

O próprio DNIT fazer sua própria avaliação eu não acho prudente. O resultado de 59% das rodovias administradas pelo DNIT estarem em bom estado só mostra que a pesquisa pode ter tido critérios que pegassem leve com a instituição. Precisamos de uma auditoria rodoviária para termos a real noção do caos que está nossas estradas nacionais. Mais fiscalização para mais segurança.

Sérgio Lamarques – São Paulo/SP

ANO QUE VEM

“O acidente é uma denominação equivocada por tratar-se, na verdade, não de uma fatalidade, mas de uma doença que pode ser perfeitamente tratada e curada”. Pensamento fantástico colocado tão bem pelo doutor José Roberto Dias em sua coluna na última edição. Penso que essa frase resume a real preocupação que nossos governantes devem ter pelos próximos quatro anos.

Almir Rossi – Porto Alegre/RS

CELULAR

Realmente o uso do celular é um motivo das tragédias que acontecem. Quase todas as pessoas mexem no smartphone para ver uma mensagem ou até fazer uma ligação. Algo deve ser feito porque os números comprovam: já é a terceira causa de acidentes no Brasil. Espero que a lei seja cumprida, mesmo para mim que as vezes me pego errando. Um segundo pode fazer a diferença.

Jonatan Crespo – Campo Grande/MS

PLACAS

Eu tenho acompanhado esse caso das placas do Mercosul. É trapalhada atrás de trapalhada. E como disse o presidente do Monatran em sua coluna: o Contran precisa parar logo com isso porque está feio. Ou melhor, horrível! Uma instituição que não tem organização e não para de voltar atrás das suas decisões. Esse caso das placas é emblemático. Mostra o desserviço governamental. Espero que o novo presidente tenha sabedoria para colocar gente capaz a frente do Contran.

César Anastácio – São José/SC

MARINA BEIRA-MAR

Esse parque marina é algo a ser pensado. Terá investimento, trará novos recursos e atrativos para o turismo. Entretanto, irá trazer mais aglomeração social no local. Mais carros, mais esperas, mais filas e mais acidentes. Quando vamos pensar no trânsito e na mobilidade primeiro? Vejo governantes pensando só no imediato. Somente em obras para ganhar voto, mas não vejo uma preocupação real com o povo.

Juliana Coelho – Florianópolis/SC

RESSACA

Não sabia que os efeitos da ressaca podem durar até 26 horas. Isso é um problema porque afeta o organismo e um motorista dirigir um veículo nessas condições é perigoso. Vira uma arma, apesar dos efeitos iniciais da bebedeira terem passado. Um controle mais rigoroso deveria ser pensado. Entretanto a consciência das pessoas pode ser a maior ferramenta contra isso.

Meire Souza – São Paulo/SP



ESTACA ZERO: Governo do Estado retira projeto que previa a integração do transporte coletivo da GRANDE FLORIANÓPOLIS

Prefeituras decidem fazer consórcio para o serviço na região

Há poucas semanas do término do mandato, o governador **Eduardo Pinho Moreira** decidiu retirar da Assembleia Legislativa o projeto de lei complementar 023/18, de 6 de agosto de 2018, que instituía a Região Metropolitana da Grande Florianópolis e criava a Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana.

O processo tramitava normalmente nas Comissões Técnicas e havia previsão de ir para o plenário ainda neste mês de novembro.

Entre as razões para retirada estaria “um certo exagero” no envolvimento da superintendência na proposta ao assumir o comando da concessão do **transporte coletivo** da região, de acordo com Pinho Moreira.

Enquanto a Casa Civil justificou a decisão pela necessidade de revisão de “alguns detalhes do projeto em conjunto com os municípios”. Isso, no entanto, vai contra uma recente carta assinada pelas oito cidades envolvidas no projeto, mais Florianópolis, em apoio ao projeto, juntamente com entidades como a Fecomércio, Crea e OAB.

Nos bastidores, surgiram informações de que grupos empresariais do Paraná estavam com todo o esquema pronto para participar da licitação. Por fim, ainda foi desativada a Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Florianópolis (Sudarf) e demitido o chefe do órgão, Cássio Taniguchi (ex-prefeito

de Curitiba/PR).

Para tentar correr atrás do prejuízo, os prefeitos de seis cidades da **Grande Florianópolis** decidiram fazer um consórcio para contratar um transporte coletivo integrado. A ideia dos prefeitos é licitar o serviço.

Participaram do encontro os prefeitos Camilo Martins (Palhoça), Adeliana Dal Pont (São José), Ramon Wollinger (Biguaçu), Edésio Justen (Santo Amaro da Imperatriz), Ernei José Stahelin (São Pedro de Alcântara), Omero Prim (Águas Mornas).

De acordo com os prefeitos, o Estado será convidado a participar do projeto já que as linhas intermunicipais pertencem ao Deter. Além disso, os prefeitos pediram ao governo

os estudos elaborados até o momento agora agilizar o processo.

NOTA DO EDITOR: *Embora a decisão represente um grande retrocesso quanto ao futuro da mobilidade urbana da região, confessamos que nunca tivemos grandes expectativas com relação a este projeto. O Estado parecia não ter certeza do que fazia e não se deu nem ao trabalho de convidar entidades totalmente relacionadas com o tema como o próprio MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito para participar do processo. Todavia, lamentamos que a população continua refém das grandes filas e da falta de conexão entre as empresas de ônibus por tempo indeterminado.*

ESPAÇO LIVRE

Alexandre Baldy.*



Mobilidade urbana: desafio de todos

A mobilidade urbana é uma agenda prioritária no país. Motoristas, ciclistas, motociclistas, usuários do transporte coletivo e pedestres, a trabalho ou no lazer, estamos em constante movimento, mas nem sempre com a fluidez que gostaríamos. O Brasil se tornou rapidamente urbano: 88,4% da população reside nas cidades. As frotas de veículos se multiplicaram ao longo dos anos. Algo em torno de 400% em duas décadas. Porém, a estrutura de mobilidade não foi minimamente adequada para fazer frente a essa expansão.

Hoje, um dos nossos grandes desafios como gestores públicos, é inverter essa lógica. Fazer com que as pessoas gastem menos tempo ao saírem de casa e no retorno, que tenham um trânsito mais seguro. Entendemos que trabalhar em parceria é o melhor caminho para construir soluções. Nesse sentido, o Ministério das Cidades está incentivando os municípios com mais de 20 mil habitantes a elaborarem os Planos de Mobilidade Urbana. Uma ferramenta fundamental para o planejamento e que otimizará os deslocamentos diá-

rios. Os Planos de Mobilidade Urbana são bons para as cidades. E bons para a população.

Uma de nossas preocupações tem sido garantir o aporte necessário aos interessados na elaboração desses estudos, capacitando-os e disponibilizando metodologia simplificada. Todas essas ações corroboram as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Para nós, mobilidade urbana não é algo isolado. Com a estabilização demográfica, o planejamento urbano e a continuidade dos investimentos, a médio e longo prazos, esses problemas podem ser atenuados. Mas ainda persistirão.

O trabalho conjunto com o executivo federal e os entes federados é essencial. Especialmente nas regiões metropolitanas, onde milhares de pessoas se deslocam de um município para outro para trabalhar ou estudar. Por isso, os sistemas de trânsito devem ser planejados e executados como uma política conjunta, integrada e complementar. Hoje, a nossa frota total de veículos chega a quase 100 milhões. Em

1998, eram 24,3 milhões. Um cenário que demanda a concepção de uma mobilidade urbana sustentável.

A sociedade tem feito sua parte. Utilizando novas tecnologias, como aplicativos de compartilhamento e de caronas. No trânsito, vislumbramos um contexto mais humanizado. Resultado das inúmeras campanhas de conscientização que se traduzem em atitudes cidadãs. Como o respeito aos limites de velocidade das vias, o respeito aos espaços de pedestres e ciclistas, o cumprimento da Lei Seca e a não utilização do celular ao dirigir.

A indústria também faz sua parte. Uma tendência inevitável é a expansão da demanda e da fabricação de veículos menos poluentes, como os elétricos. Queremos que as pessoas vivam bem nos lugares onde escolheram para viver: nas cidades. Que continuem a ter as melhores expectativas e as melhores oportunidades de criar seus filhos, com qualidade de vida e um futuro promissor.

* Ministro das Cidades

ROBERTO A. BENTES DE SÁ

Espaço do Presidente
9 anos de luta
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS

Presidente, a família Brasileira
Clama pela Paz no Trânsito!!!
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JUNIOR

Capacete: Equipamento de
Proteção Individual - EP
PÁGINA 7

ALEXANDRE BALDY

Mobilidade urbana:
desafio de todos
PÁGINA 15

MONATRAN E OBSERVATÓRIO apoiam campanha da Aliança Global de ONGS para a segurança no trânsito



Instituído pela Assembleia Geral das Nações Unidas, o terceiro domingo de novembro marca o Dia Mundial em Memória das Vítimas de Trânsito. Este ano, a data foi lembrada em 18 de novembro. O MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito e o OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança no Trânsito apoiam a campanha da Aliança Global de ONGs para a Segurança no Trânsito.

Mais do que um dia no calendário, o Dia Mundial em Memória das Vítimas de Trânsito é um momento para uma análise aprofundada do que leva tantas e tantas pessoas a se tornarem vítimas do trânsito em todo o mundo. Todos somos vítimas

dos acidentes de trânsito, seja diretamente ou indiretamente. Mas os veículos são realmente os responsáveis por tão tristes notícias?

De acordo com a ONU, os acidentes de trânsito matam 1,25 milhão de pessoas por ano em todo o mundo. O número de feridos varia entre 30 e 50 milhões de pessoas. Brasil, China e Índia respondem por 40% das mortes globais de acidentes devido ao tamanho da população e à taxa de motorização.

Conforme o portal oficial sobre o Dia Mundial em Memória das Vítimas de Trânsito (<http://worlddayofremembrance.org>), as seis maiores causas de mortes no trânsito são o excesso de velocidade, o

consumo de bebidas alcoólicas, a falta de cinto de segurança, a falta de equipamento de segurança para as crianças cadeirinha e o assento de elevação), a falta do capacete aos usuários de motocicleta e o uso do celular.

Em 2016, de acordo com os últimos dados disponibilizados pelo Sistema Datasus, foram computadas mais de 37 mil mortes por acidentes de trânsito no Brasil e milhares de sequelados, que têm suas vidas mudadas para sempre. Isso significa mais de meio milhão de vítimas de acidentes de trânsito todos os anos, número suficiente para lotar mais de 5 estádios do Maracanã, um dos maiores estádios de futebol do

mundo. A cada minuto, pelo menos uma pessoa fica inválida e a cada 12 minutos uma pessoa morre por acidentes de trânsito no nosso país. Acidentes dessa natureza são a principal causa de morte entre jovens (de 15 a 29 anos), particularmente entre homens.

Na tentativa de refrear o alto índice de acidentes, a ONU lançou a Década Mundial de Ações para a Segurança no Trânsito (de 2011 a 2020) e governos de todo o mundo se comprometeram a tomar novas medidas de prevenção, com o objetivo de reduzi-los em até 50%. E você, o que tem feito para tornar o trânsito mais seguro para todos?